Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6375**

17. Wahlperiode 30. 06. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/5999 –

Realisierung der ersten Staffel von Projekten nach dem A-Modell bei Bundesfernstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der Vergabe der Betreiberprojekte A 8: Augsburg–München, A 4: AS Waltershausen–AS Herleshausen, A 1: AD Buchholz–AK Bremer Kreuz, A 5: AS Baden-Baden–AS Offenburg wurden die ersten ÖPP-Verkehrsprojekte (ÖPP = Öffentlich Private Partnerschaften) in Deutschland vergeben. ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau müssen unter Beachtung der Regelungen des Haushaltrechts inklusive der Schuldenregeln durchgeführt werden. Das bedeutet, dass gemäß den Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung nicht nur die Mittel für die Baumaßnahmen ausgewiesen werden müssen, sondern auch die projektspezifischen Folgekosten. Die Erkenntnisse aus den Erfahrungen der ersten Staffel sind von erheblicher Bedeutung für die Ausschreibung und Umsetzung der zweiten Staffel. Denn es müssen Standards geschaffen werden, damit das A-Modell bei Bundesfernstraßen den Anforderungen von Transparenz, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit entspricht.

1. Welche Ausgaben für die Bundesfernstraßen im Allgemeinen und Ausgaben im Investitionsbereich im Speziellen sind in den einzelnen Jahren seit 2007 getätigt worden (bitte getrennt für Bundesautobahnen und Bundesstraßen angeben)?

2. In welcher Höhe sind in diesen Zahlen auch durch die Vorfinanzierungsmodelle bedingte Ausgaben enthalten (bitte für die einzelnen Jahre zum einen sowie separat für Bundesautobahnen und Bundesstraßen zum anderen angeben)?

3. Welche Ausgaben sind im Allgemeinen und im Investitionsbereich im Speziellen in den einzelnen Jahren seit 2007 angefallen (bitte getrennt für

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28. Juni 2011 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Bundesautobahnen und Bundesstraßen angeben), wenn die durch die Vorfinanzierungsmodelle bedingten Ausgaben herausgerechnet würden?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die A-Modelle unterscheiden sich als ÖPP-Projekte von den Vorfinanzierungsmodellen, die eine private Vorfinanzierung der Baukosten mit gesicherter Rendite beinhalten, insbesondere durch den Lebenszyklusansatz; d. h., dass neben Bau und Finanzierung auch die Erhaltung und der Betrieb über 30 Jahre sowie die zugehörigen Risiken an den Privaten Partner übertragen werden. Die Ausgaben für die Bundesfernstraßen insgesamt und im Investitionsbereich im Speziellen in den Jahren 2007 bis 2010 belaufen sich auf:

	2007	2008	2009	2010
	– Mio. Euro –			
Bundesfernstraßen insgesamt	5 900	6 085	7 266	6 641
Investitionen für Bundesautobahnen (BAB)	2 808	2 950	3 569	3 157
Investitionen für Bundesstraßen	2 151	2 161	2 698	2 407
Investitionen A-Modelle BAB	11	45	80	72
Investitionen A-Modelle Bundesstraßen	–	–	–	–

Die Kosten der privat vorfinanzierten Maßnahmen sind in den Kosten der Zeilen 1 bis 3 der Tabelle enthalten.

4. Welchen Anteil haben die im Bereich der A-Modell-Projekte anfallenden Ausgaben (bitte für die einzelnen Jahre und die einzelnen A-Modell-Projekte separat angeben)?

Die Anteile der einzelnen A-Modell-Projekte an den Investitionen für Bundesautobahnen (BAB) liegen im Promillebereich. Auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 wird verwiesen.

5. Ergeben sich diese Ausgaben aus der Anschubfinanzierung und/oder der Weiterleitung von Lkw-Maut-Einnahmen und/oder aus welchen anderen Gründen?

Die wesentlichen Ausgaben für die A-Modelle ergeben sich aus Mautweiterleitung und Anschubfinanzierung. Wegen Angaben zu sonstigen Ausgaben wird auf die Antworten zu den Fragen 12 und 13 verwiesen.

6. Wie hoch sind die Ausgaben im Bereich der A-Modelle (bitte für die einzelnen Jahre und die einzelnen A-Modell-Projekte separat angeben), wenn die dort durchgeführten Bau- und sonstigen Maßnahmen genauso „gezählt“ bzw. „verbucht“ würden wie bei konventionell realisierten Projekten?

Die gewünschten Angaben liegen nicht vor, da keine hypothetischen Berechnungen zum oder Buchungen im Haushalt durchgeführt werden. Es wird allein die ÖPP-Variante mit den dort anfallenden Ausgaben für die Betreibervergütung veranschlagt und verbucht. Die konventionelle Beschaffungsform bleibt, sofern die ÖPP-Variante umgesetzt wird, naturgemäß im Stadium der insoweit getroffenen Annahmen, die keine Buchungen nach sich zieht. Sofern die Frage auf die Kostenschätzungen des konventionellen Vergleichsmaßstabs (sog. PSC) der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu den A-Modellen abzielt, wird darauf hingewiesen, dass diese auf Antrag des Fragestellers der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zur Einsichtnahme durch die Abgeordneten über-

mittelt wurden. Auf Grund der Vertraulichkeit der Dokumente ist bezüglich inhaltlicher Details der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen auf die Möglichkeit der dortigen Einsicht zu verweisen.

7. Welche Ausgaben sind im Allgemeinen und im Investitionsbereich im Speziellen in den einzelnen Jahren seit 2007 anfallen (und bitte getrennt für Bundesautobahnen und Bundesstraßen angeben), wenn die durch die A-Modell-Projekte bedingten Ausgaben analog berücksichtigt werden wie bei konventionellen Projekten (bitte Angaben einmal mit Berücksichtigung der Ausgaben für Vorfinanzierungsmodelle und einmal ohne Berücksichtigung der Vorfinanzierungsmodelle)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Hat der Bundesrechnungshof bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu den Projekten A 8: Augsburg–München; A 4: AS Waltershausen–AS Herleshausen, A 1: AD Buchholz–AK Bremer Kreuz, A 5: AS Baden-Baden–AS Offenburg alternative Rechnungen durchgeführt?

   Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat in seinen Prüfungsmitteilungen zu den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen alternative Rechnungen mit abweichenden Ergebnissen durchgeführt. Die Bundesregierung vermag die Ergebnisse des BRH so nicht zu teilen. Aus diesem Grund wird in den jeweiligen Stellungnahmen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gegenüber dem BRH an dem gewählten Verfahren und den insoweit ermittelten Ergebnissen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen festgehalten.

9. Welche Differenz gab es bei diesen vier Projekten (bitte für alle vier Projekte einzeln beantworten) bei den Mautprognosen zwischen den Gutachten der Bundesregierung und denen der privaten Bieter?

Mit Rücksicht auf die Vertraulichkeit der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, deren wesentliche Bestandteile die Mautprognosen des Bundes sind, die Vertraulichkeit der Kalkulationen der Bieter in ihren Angeboten, deren wesentliche Bestandteile die Mautprognosen der jeweiligen Bieter sind, und auf laufende Gespräche zwischen Konzessionsgeber und Konzessionsnehmern, bei denen die jeweiligen Mautprognosen eine bedeutsame Rolle spielen können, können hierzu keine Angaben gemacht werden.

10. Welche Differenz gibt es zwischen den Verkehrsprognosen der Gutachten der Bundesregierung und der tatsächlich eingetretenen Verkehrsentwicklung auf den genannten Strecken bei diesen vier Projekten (bitte für alle vier Projekte einzeln beantworten, jeweils gegliedert nach den letzten drei Jahren)?

A-Modell	Differenz Ist-Prognose BMVBS		
	2008	2009	2010
A8 Augsburg-West–München-Allach	1,6 %	–9,7 %	–1,6 %
A4 Landesgrenze Hessen/Thüringen–Gotha	16,6 %	–2,3 %	4,0 %
A1 Buchholz–Bremer Kreuz	–14,7 %	–27,8 %	–23,8 %
A5 Betriebsumfahrt Malsch (AS Baden-Baden)–AS-Offenburg		–17,7 %	–23,2 %

Die zum Teil erheblichen Differenzen insbesondere ab 2009 sind in erster Linie durch deutliche Verkehrsrückgänge infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise zu erklären.

11. Wie hoch sind die tatsächlichen Mauteinnahmen auf den genannten Strecken in den letzten drei Jahren bei diesen vier Projekten gewesen (bitte für alle vier Projekte einzeln und gegliedert nach den letzten drei Jahren beantworten)?

Die Mauteinnahmen auf den A-Modell-Strecken werden speziell nur für diese Strecken aufbereitet. Sie sind in nachstehender Tabelle dargestellt. Die im Zuge der Konzession gezahlte Vergütung bzw. der Vergütungsanspruch kann auf Grund verschiedener vertraglicher Regelungen (Anschubfinanzierung, Abzugsbetrag, Begrenzungs- und/oder Kompensationstatbestände) davon abweichen.

A-Modell	Mauteinnahmen (Bund)* – Mio. Euro –		
	2008	2009	2010
A8 Augsburg-West–München-Allach	16	22	23
A4 Landesgrenze Hessen/Thüringen–Gotha	14	18	19
A1 Buchholz–Bremer Kreuz	15	46	48
A5 Betriebsumfahrt Malsch–AS-Offenburg		28	36

* gerundet

12. Welche Nachverhandlungen hat es bei den vier A-Modell-Projekten der ersten Staffel bereits gegeben (bitte separat für die einzelnen Projekte beantworten)?

13. Wie hoch war das verhandelte Volumen (bitte für alle vier Projekte und alle größeren Nachverhandlungsvorgänge einzeln beantworten)?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Begriff der Nachverhandlungen wird dabei in dem Sinne verstanden, dass Themen – vergleichbar den sog. Nachträgen im konventionellen Bereich – und Fragen zu Inhalt und Umfang vertraglicher Leistungspflichten sowie ggf. verhandelte zusätzliche Leistungen gemeint sind.

Im Zuge der Abwicklung der Verträge hat es in einigen Punkten Differenzen zwischen den Parteien hinsichtlich der Auslegung des Vertragsinhaltes gegeben. Dabei ging es z. B. um den Umfang von Leistungspflichten bzw. Fragen der Risikoverteilung (z. B. Baugrund, Kampfmittelfunde etc.) und den Umgang mit unvorhergesehenen Mehrkosten in diesem Zusammenhang. Die Verträge beinhalten in Bezug auf etwaige Differenzen hinsichtlich bestehender Rechte und Pflichten im Rahmen der Vertragsabwicklung Regelungen, wie in derartigen Fällen zu verfahren ist (z. B. Verständigung evtl. unter Einbindung eines Schlichtungsausschusses).

Des Weiteren sind in wenigen Fällen zusätzliche Leistungen (z. B. provisorische Verbreiterung, Errichtung Stauwarnanlage, Erweiterung von Rastanlagen), die im vertraglichen Leistungspaket nicht enthalten sind, beauftragt worden. Die mit den zusätzlichen Leistungen verbundenen Kosten werden als zusätzliche Kosten separat vergütet.

Das Volumen der vorgenannten Sachverhalte macht zusammen genommen bisher einen geringen einstelligen Prozentbetrag der durch den Konzessionsgeber geschätzten Baukosten aus.

Die größeren Beträge (jeweils im einstelligen Mio.-Euro-Bereich) entfallen bislang überwiegend auf Sachverhalte im Zusammenhang mit Sicherheitsaspekten in Bezug auf Verkehrsführung und -abwicklung, wie z. B. eine zusätzlich beauftragte provisorische Verbreiterung zur Verbesserung der Verkehrsführung in der Baustelle (A 1), die Errichtung und Unterhaltung einer mobilen Stauwarnanlage (A 1), die Verständigung auf einen erschütterungsfreien Abbruch der alten Betonfahrbahn im Zuge unerwarteter Kampfmittelfunde (A 8), infolge unklarer Angaben in Bezug auf die Errichtung der Bestandsstrecke angefallenen Mehraufwand (A 4) sowie die zusätzlich beauftragte Errichtung weiterer Lkw-Parkstände im Zuge der Baumaßnahmen an Rastanlagen (A 4).

14. Welche Vertragsanpassungen hat es bei den vier A-Modell-Projekten der ersten Staffel bereits gegeben (bitte separat für die einzelnen Projekte beantworten)?

Über die in der Antwort zu Frage 12 mit teilweise erfolgter Vertragsanpassung behandelten Themen „Beilegung von Differenzen in Bezug auf vertragliche Rechte und Pflichten“, „Abwicklung unvorhergesehener Mehrkosten“ bzw. „Beauftragung zusätzlicher Leistungen“ (soweit man diese jeweils als Vertragsanpassung verstehen möchte) sowie eine rein klarstellende Vertragsergänzung hinausgehende Vertragsanpassungen sind nicht zu verzeichnen.

15. Gibt bzw. gab es Rechtsstreitigkeiten bei den Nachverhandlungen?

Wenn ja, wie hoch ist das Streitvolumen (bitte für alle vier Projekte und alle größeren Nachverhandlungsvorgänge einzeln beantworten)?

Rechtsstreite zwischen den Vertragsparteien sind bei den Projekten der Pilotphase bislang nicht zu verzeichnen.

16. Zu welchen Themen sind Schlichtungsverfahren eingeleitet worden, und wie ist dort jeweils der Stand (bitte separat für die einzelnen Projekte beantworten)?

Schlichtungsverfahren sind vor allem in Bezug auf Fragen der Risikoverteilung und damit in Zusammenhang stehenden Kostenlasten eingeleitet bzw. durchgeführt worden. Die Verfahren sind größtenteils abgeschlossen (A 4 und A 8, zum Inhalt vgl. Antwort zu den Fragen 12 und 13) oder befinden sich in der Schlussphase (A 1, zum Inhalt vgl. Antwort auf Frage 18). In einem weiteren Fall wurde die Schlichtung kürzlich eingeleitet (A 8 zum Thema Leitungen Dritter).

17. Sofern es bereits eine Einigung gegeben hat, welches Ergebnis wurde erzielt?

Wie nah ist diese an der Ausgangsposition der öffentlichen Hand?

Bei den abgeschlossenen Schlichtungsverfahren haben die Parteien i. d. R. auf Vorschlag des Schlichtungsausschusses eine Verständigung erzielt. Das Niveau der Verständigung in derartigen Fällen ist regelmäßig abhängig von der Beurteilung der jeweiligen Aussichten in einem potenziellen Rechtsstreit. Soweit die Aussichten als unterdurchschnittlich beurteilt wurden, ist im Einzelfall eine Verständigung von > 50 Prozent zu Lasten des Konzessionsgebers (KG) er-

folgt. Im umgekehrten Fall überdurchschnittlicher prozessualer Erfolgsaussichten wurde eine Verständigung näher an der Ausgangsposition der öffentlichen Hand erzielt.

18. Ist es richtig, dass es bei dem Projekt A 1 eine Diskrepanz zwischen dem Auftragnehmer und der öffentlichen Hand bezüglich der Formel zur Mautweiterleitung gegeben hat bzw. gibt?

Im Nachgang zum Vertragsschluss hat es verschiedene Änderungen der Erhebungsgrundlagen für die Maut gegeben. Die Änderungen der Erhebungsgrundlagen haben Einfluss auf die Vergütung des Konzessionsnehmers (KN). Zwischen den Parteien bestehen in Teilen unterschiedliche Auffassungen hinsichtlich des sachgerechten Umgangs mit den Änderungen der Erhebungsgrundlagen. Dieser Umstand ist aufgrund des z. T. weitgehend vergleichbaren Vergütungsmechanismus bei mehreren Projekten der Pilotphase (im Einzelfall unterschiedlich stark ausgeprägt) zu verzeichnen. Diese Erkenntnisse waren nicht zuletzt Anlass für die Weiterentwicklung des Vergütungsmechanismus bei den Folgeprojekten.

19. Welche Bundesministerien sind in die Begleitung der ÖPP-Projekte im Allgemeinen und in die Schlichtungsverfahren, Nachverhandlungen und Vertragsanpassungen im Speziellen involviert (bitte getrennt beantworten)?

Die Abwicklung der Verträge erfolgt im Rahmen der Auftragsverwaltung (AV) des Bundes durch die Länder. Der Schlichtungsausschuss ist daher auf Seiten der öffentlichen Hand regelmäßig mit Mitarbeitern der zuständigen AV oder von dieser mit der Abwicklung beauftragter Stellen (z. B. der DEGES) besetzt. Bei Schlichtungsverfahren von besonderer oder projektübergreifender Bedeutung wurde das BMVBS im Einzelfall mit Beobachterstatus beteiligt. Im Übrigen gelten die Vorschriften der Bundeshaushaltsordnung (BHO) beim Abschluss von Vergleichen auch für die ÖPP-Projekte.

20. Wer trägt (Anteil Bund/Länder) die Kosten der Rechtsstreitigkeiten bei Nachverhandlungen?

Grundsätzlich hat die Partei eines Rechtsstreits die Kosten des Verfahrens zu tragen, die im Rechtsstreit unterliegt. Bei Rechtsstreitigkeiten im Rahmen der Vertragsabwicklung liegt die Kostenlast im Falle eines gerichtlichen (teilweisen oder vollständigen) Unterliegens beim Land, da es sich um Kosten der Verwaltung handelt (Artikel 104a Absatz 5 Satz 1 des Grundgesetzes – GG).

21. Werden die Bundesministerien bei der Begleitung der Projekte durch Berater unterstützt?

Wenn ja, wer sind diese Berater, und auf Basis welcher vertraglichen Vereinbarungen sind diese tätig?

Es wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

22. Würde die Leistungsbeschreibung zu in diesem Zusammenhang vergebenen Aufträgen bei Anfragen von Bürgern nach dem Informationsfreiheitsgesetz diesen zur Verfügung gestellt werden?

    Würde dies ggf. nach Vornahme von Schwärzungen erfolgen?

Der Umgang mit Anträgen nach dem Informationsfreiheitsgesetz unterliegt einer Einzelfallprüfung. Die Einzelfallprüfung ist durch pauschale Aussagen und Abwägungen nicht zu ersetzen.

23. Wann wird der Beratungsauftrag „Beratung bei der Vergabe von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau“ (Auftragsvergabe: 4. Juni 2004, Bundestagsdrucksache 17/4734) voraussichtlich abgeschlossen sein?

Die Dauer des Beratungsauftrages hängt von der Umsetzung der durch den vorgenannten Vertrag noch umfassten vier Projekte als ÖPP ab. Der Beratungsauftrag bezogen auf Einzelprojekte kann jedoch vorher enden, wenn eine ÖPP-Realisierung für ein Projekt sich als nicht vorteilhafte Beschaffungsvariante herausstellt. Es wird davon ausgegangen, dass die derzeit noch laufenden Projekte bis 2014 abgeschlossen sein werden.

24. Welche Projekte wurden im Rahmen dieses Auftrags betreut?

Durch den Beratungsauftrag wurden und werden folgende Projekte betreut:

- A 8 Augsburg–München (abgeschlossen in 2007),
- A 4 Landesgrenze Thüringen/Hessen–Gotha (abgeschlossen in 2007),
- A 1 Bremen–Hamburg (abgeschlossen in 2008),
- A 5 Malsch–Offenburg (abgeschlossen in 2009),
- A 8 Ulm–Augsburg (abgeschlossen in 2011),
- A 9 Lederhose–Landesgrenze Thüringen/Bayern (Abschluss vsl. in 2011),
- A 7 Bordesholm–Hamburg (Projekt in Vorbereitung),
- A 6 Wiesloch-Rauenberg–Weinsberg (Projekt in Vorbereitung),
- A 281 Weserqerung in Bremen (Projekt in Vorbereitung).

25. Welche Höhe weisen die bislang an die ARGE A 8 (Arbeitsgemeinschaft) geflossenen Vergütungs- (und ggf. sonstigen) Zahlungen auf?

    Welches Gesamtauftragsvolumen wird das Projekt bei Beendigung voraussichtlich aufweisen?

Die im Zusammenhang mit dem Beratungsauftrag bis Ende 2010 gezahlte Vergütungssumme beläuft sich auf ca. 9,3 Mio. Euro. Hier ist allerdings zu beachten, dass für die Umsetzung der ÖPP-Pilotprojekte (siehe auch Antwort zu Frage 24; gemeint sind die unter den ersten vier Tirets genannten Projekte) im Nachhinein die beteiligten Länder bzw. Auftragsverwaltungen gemäß Artikel 104a Absatz 5 Satz 1 GG an den Beraterkosten in Höhe von anteilig ca. 3,9 Mio. Euro beteiligt werden. Auf Grund des Pilotcharakters der Projekte hatte der Bund den Ländern die Unterstützung der Berater zunächst zur Verfügung gestellt und die Kostentragung zwischen Bund und Land projektspezifisch geregelt.

26. Ist an diese ARGE oder an Mitglieder dieser ARGE der Auftrag zur Durchführung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei den ersten sechs A-Modell-Projekten vergeben worden?

Ja, an die ARGE Investitionsbank Schleswig-Holstein und Schüßler-Plan mit den Nachunternehmern Alfen Consult, Norton Rose sowie HHS Ingenieur GmbH ist die Durchführung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vergeben worden.

27. Welche Tätigkeiten werden im Rahmen des Auftrags „Klärung besonders komplexer Fragestellungen im Zuge der Vertragsdurchführung der ÖPP-Pilotprojekte“ (siehe Bundestagsdrucksache 17/4734) vom Auftragnehmer ARGE Schüßler Plan GmbH und ARGE Investitionsbank durchgeführt?

Die beratende Begleitung des KG erfolgt vorrangig bei besonders komplexen, regelmäßig projektübergreifenden Fragestellungen, insbesondere in Bezug auf die in Frage 18 behandelten Themen.

28. Sind im Rahmen dieses Auftrags Kurzgutachten, Gutachten, Kurzstudien und/oder Studien oder Ähnliches erstellt worden?

Wenn ja, wie lauten die Titel dieser schriftlichen Ausarbeitungen?

Zur Beurteilung der Rechtslage wurden Stellungnahmen in rechtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht, anwaltliche Einschätzungen und Handlungsempfehlungen erstellt.

29. Sind diese Ausarbeitungen (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) veröffentlicht worden?

Würden diese Ausarbeitungen (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) bei Anfragen von Bürgern nach dem Informationsfreiheitsgesetz diesen zur Verfügung gestellt werden?

Würde dies (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) ggf. nach Vornahme von Schwärzungen erfolgen?

Die Ausarbeitungen wurden nicht veröffentlicht und sind auch nicht zur Veröffentlichung bestimmt. Es handelt sich ganz überwiegend um die rechtliche Herleitung und anwaltliche Beurteilung der Position des Konzessionsgebers in Bezug auf die Klärung unterschiedlicher Auffassungen der Vertragsparteien im Hinblick auf die Regelung offener Fragen im Zusammenhang mit verschiedenen Änderungen der Erhebungsgrundlagen für die Maut.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333